

4. Observations particulières

4.1. La proposition de directive prévoit, pour l'exception du «transport à caractère local» figurant à l'article 6, paragraphe 9, une interdiction de discrimination. Le Comité demande que la même chose soit prévue pour l'exception constituée par le «transport ad hoc», figurant à l'article 6, paragraphe 11.

4.2. La proposition rappelle, dans la présentation de la «situation actuelle», que cette directive aurait dû entrer en vigueur dès le 1^{er} janvier 1999.

4.3. Étant donné que cela n'a pas été le cas, le droit national est toujours d'application.

4.4. Le Comité comprend l'attentisme observé dans un premier temps par la Commission lors de la présentation de cette proposition de directive, mais estime que la proposition à l'examen devrait prendre effet suffisamment tôt avant l'expiration des dispositions transitoires.

Bruxelles, le 22 septembre 1999.

La Présidente

du Comité économique et social

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Avis du Comité économique et social sur la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/49/CE relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer»⁽¹⁾

(1999/C 329/04)

Le Conseil a décidé, le 7 juin 1999, conformément aux dispositions de l'article 71, paragraphe 1, lettre c) du Traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 20 juillet 1999 (rapporteur: M. Giesecke).

Lors de sa 366^e session plénière des 22 et 23 septembre 1999 (séance du 22 septembre 1999), le Comité a adopté l'avis suivant par 110 voix pour et 2 abstentions.

1. Introduction

1.1. L'ensemble de la population des États membres de l'Union européenne suit avec beaucoup d'attention la question du transport des marchandises dangereuses et les mesures prises à cet égard.

1.2. La proposition à l'examen vise à garantir les normes de sécurité et de qualité du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer.

1.3. Elle se réfère à la directive 96/49/CE, qui n'a pas encore pu être intégralement transposée.

1.4. Le problème essentiel réside dans le fait que les normes édictées par le Comité européen de normalisation (CEN) et communes à l'UE, régissant le conditionnement (récipients) des marchandises de classe 2 (gaz), n'ont pas été menées à terme conformément à ce que prévoit la directive 96/49/CE.

1.5. Les gaz correspondant à cette catégorie sont transportés par chemin de fer, conditionnés par exemple dans les briquets, les bombes aérosols, les réchauds de camping, ou comme combustible, destiné au chauffage des ménages privés, ou comme gaz industriels.

1.6. Tous les États membres disposent depuis environ 80 ans de diverses dispositions relevant du droit du travail et des transports, concernant le conditionnement et le transport de marchandises dangereuses de classe 2 (gaz).

1.7. Ces dispositions nationales peuvent être très différentes, en particulier en raison des conditions climatiques (par exemple en Grèce ou en Finlande), ne serait-ce que du point de vue technique. Une norme européenne commune est donc indispensable.

1.8. Les gouvernements et les fédérations professionnelles de tous les États membres sont concernés par cette normalisation. Dans chaque pays membre, un degré important de concertation est nécessaire.

⁽¹⁾ JO C 181 du 26.6.1999, p. 25.

1.9. Les propositions nationales ainsi que celles des fédérations européennes doivent concorder, et l'on constate à cette occasion un degré d'intérêt très inégal. Néanmoins, il est incompréhensible qu'aucune norme CEN n'ait encore pu être finalisée bien que les problèmes de sécurité et d'environnement rendent une telle normalisation indispensable.

2. La proposition de directive de la Commission européenne

2.1. Pour les raisons exposées dans l'introduction, la Commission souhaite prolonger les délais prévu par la directive 96/49/CE.

2.2. Elle-même propose des délais, et le cas échéant, en raison de la complexité de la question, envisage de pouvoir les prolonger encore au moyen du «comité d'adaptation», conformément à l'article 9.

2.3. Une proposition complémentaire prévoit que les «conditions ad hoc» doivent continuer à être en vigueur pour les seuls transports nationaux de marchandises dangereuses.

3. Observations générales

3.1. Pour toutes les raisons exposées ici, la proposition de directive de la Commission est pertinente et bienvenue.

3.2. Le Comité préconise que certains États membres soient autorisés, pour des opérations de transport à caractère local, à appliquer des normes plus strictes que celles du RID. Cela favoriserait également l'égalité des chances avec le transport par route.

3.3. Toutefois, eu égard à la possibilité de poser des exigences moins strictes, le Comité demande à ce que la Commission établisse précisément ce qu'elle entend par «opérations de transport à caractère local». En aucun cas cela ne doit signifier qu'elles puissent couvrir des parts importantes d'un secteur de distribution.

3.4. Étant donné les précédents, le Comité attend des gouvernements compétents qu'ils adoptent les normes les plus strictes pour l'attribution d'autorisations exceptionnelles de transport «ad hoc».

4. Observations spécifiques

4.1. La proposition de directive prévoit, pour l'exception du «transport à caractère local» figurant à l'article 6, paragraphe 9, une interdiction de discrimination. Le Comité demande que la même chose soit prévue pour l'exception constituée par le «transport ad hoc», figurant à l'article 6, paragraphe 11.

4.2. La proposition rappelle, dans la présentation de la «situation actuelle», que cette directive aurait dû entrer en vigueur dès le 1^{er} janvier 1999.

4.3. Étant donné que cela n'a pas été le cas, le droit national est toujours d'application.

4.4. Le Comité peut comprendre la position attentiste de la Commission en ce qui concerne cette proposition de directive. Il estime cependant que la proposition à l'examen arrive à point nommé avant l'expiration des dispositions transitoires.

Bruxelles, le 22 septembre 1999.

La Présidente

du Comité économique et social

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI